LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :

PARIS..... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE.. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER. — **20** fr. — **10** fr. »

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

18 Juin 1899 — N° 40

LA JOURNÉE DU GRAND PRIX A LONGCHAMPS (11 JUIN)

1. Le *Prix Castries :* au tournant de Boulogne : *Niger II* en tête. — 2. LE GRAND PRIX DE PARIS : l'entrée de la ligne droite au moment de l'effort; en tête *Alhambra* puis *Vélasquez*, *PERTH*, qui vient en dehors, *Germain* et *Hersé*. — 3. *Prix d'Ispahan : Ismen* derrière le petit Bois à vingt longueurs devant *Fourire* et *Jeanne Brunette*.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La GRANDE SEMAINE HIPPIQUE

Ce que nous appelons sur le turf *la grande semaine hippique*, est celle qui commence le dimanche du grand steeple-chase de France, dont la *Vie au grand Air* a parlé dans son dernier numéro — et se termine le dimanche suivant, par ce bouquet final, dont le nom éclate comme une fanfare, sonnant l'été, la villégiature toute proche, les séjours à la mer, les élégances et les raffinements de la vie en plein air : le Grand Prix de Paris.

Cette grande semaine hippique est partagée entre les hippodromes de Longchamps et d'Auteuil. Après avoir vu les steeple-chases on va voir courir les chevaux de plat; puis on retourne aux obstacles pour la « Grande course de haies ».

de steeple-chase en courses de haies, parce qu'il prend cette habitude de brousser et elle peut lui devenir funeste sur des parcours plus sérieux.

La course de haies est une sorte de performance terme entre la course plate et le steeple-chase; elle se rattache beaucoup plus à la première dont elle offre presque absolument la physionomie. Ceci est tellement vrai, que le gagnant cette année, de la grande course de haies est un cheval, de belle classe du reste, qui passe successivement de la course plate à celle de haies et de celle-ci à celle-là. En effet, Kerym a disputé le *prix de Dangu* pendant la réunion de Chantilly; il a même paru, pendant un instant, vouloir battre Gardefeu.

Orizaba, tombé à la rivière des Tribunes, est remonté par un Lad qui lui fait prendre la 2e place.

La Grande Course de haies

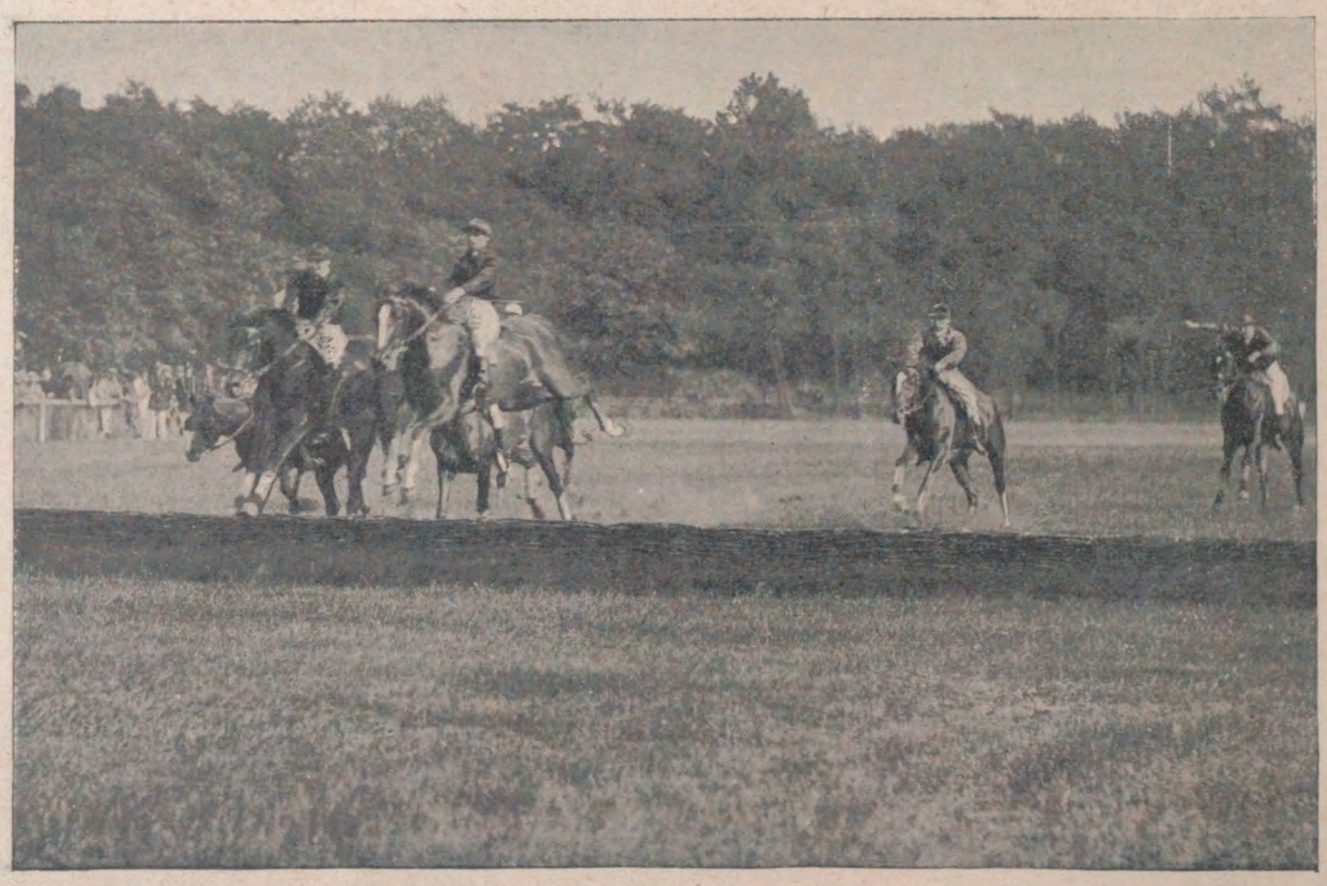
Cette épreuve, qui se court sur 5,000 mètres est dotée actuellement d'une allocation de 50,000 francs. L'importance de la somme a dépassé de beaucoup celle de la course.

Les courses de haies — le baron d'Etreillis qui n'était pas une mince autorité en matière de sport hippique l'a dit avant moi — les courses de haies sont la plus grande supercherie de toute l'organisation des courses. Elles ne prouvent absolument rien, même pas qu'un cheval ait une aptitude positive à devenir un bon sauteur. Tout cheval de pur-sang, d'un bon caractère, monté énergiquement, galope par dessus une haie.

Je l'ai dit et répété à toutes les occasions qui m'ont été offertes, quand j'ai parlé du « sport illégitime » : les courses de haies sont courues d'un tel train, que si les concurrents ne sautent pas et attaquent franchement la haie, elle tombe presque toujours et ils passent au travers. Un cheval quelque peu expérimenté ne se donne pas d'ordinaire la peine de s'enlever, dans une course de haies; il brousse intentionnellement. Je dirai même que les courses de haies sont nuisibles aux sauteurs, car il est dangereux de faire courir fréquemment un cheval

Solférino, Mac Boozer, Lario, Bouddha, Instantané, Héritière.

AUTEUIL (7 JUIN). — PRIX DE L'AUBÉPINE. — ARRIVÉE.



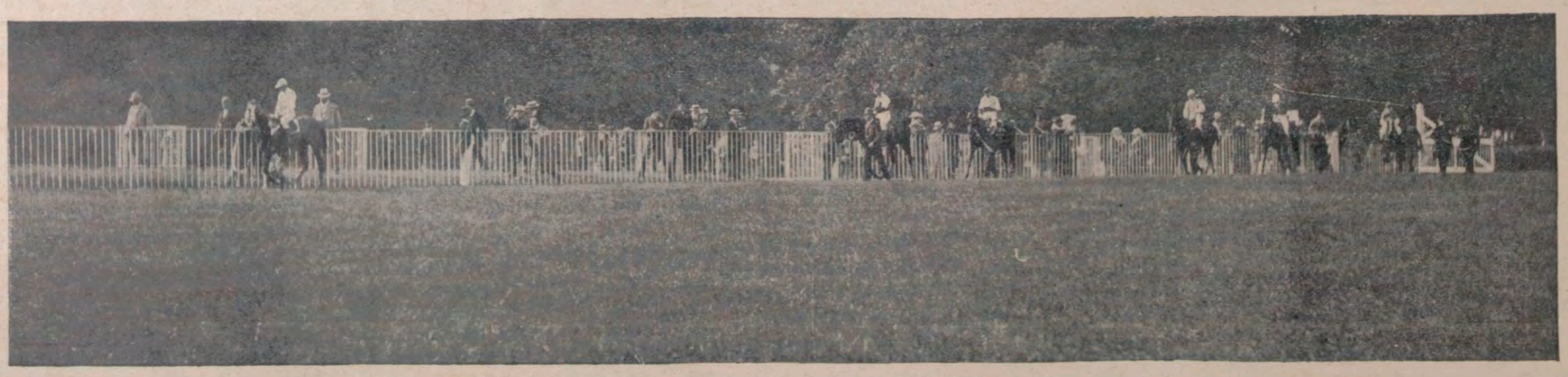
AUTEUIL (7 JUIN). — LE PRIX FOULD. — A LA RIVIÈRE DU 8.

Ces objections, bien platoniques, au demeurant, présentées, je constaterai que le public fait toujours fête aux journées d'Auteuil. Et il a raison, car c'est le plus charmant hippodrome qui se puisse rêver.

La Journée des Drags

Surtout pendant la journée appelée « des drags », il est de tradition que le cercle des Guides de Paris se rende à Auteuil pour y voir courir le *Prix des Drags*. Les propriétaires de mail-coachs, de breaks, de wagonnettes attelées de quatre chevaux se réunissent sur la place de la Concorde; les invités et les invitées de ces cochers amateurs à grandes guides, viennent occuper les sièges supérieurs des « drags » de toutes les formes et le président du Cercle, conduisant son *four in hand*, avec toute la maestria exigée par les bons principes, prend la tête du défilé élégant qui remonte les Champs-Elysées, descend l'avenue du Bois de Boulogne et se dirige vers l'hippodrome d'Auteuil.

M. de La Haye-Jousselin, vice-président de la société des steeple-chases de France, fut pendant longtemps président des Guides de Paris. Il a résilié ces fonctions l'an dernier et c'est le duc de Noailles qui l'a remplacé



(Cliché V. G. A.) Protocole, Kerym, Bigoudis, Spook, Inquisitor, Valescure, Mrs Heigo.

AUTEUIL (7 JUIN). — GRANDES COURSES DE HAIES — LE DÉFILÉ.

AUTEUIL (7 JUIN.) — GRANDE COURSE DE HAIES. — LE DÉPART.

M. de La Haye-Jousselin est devenu un fervent de l'automobilisme: au lieu de conduire à quatre, il conduit maintenant à quatorze chevaux... à vapeur.

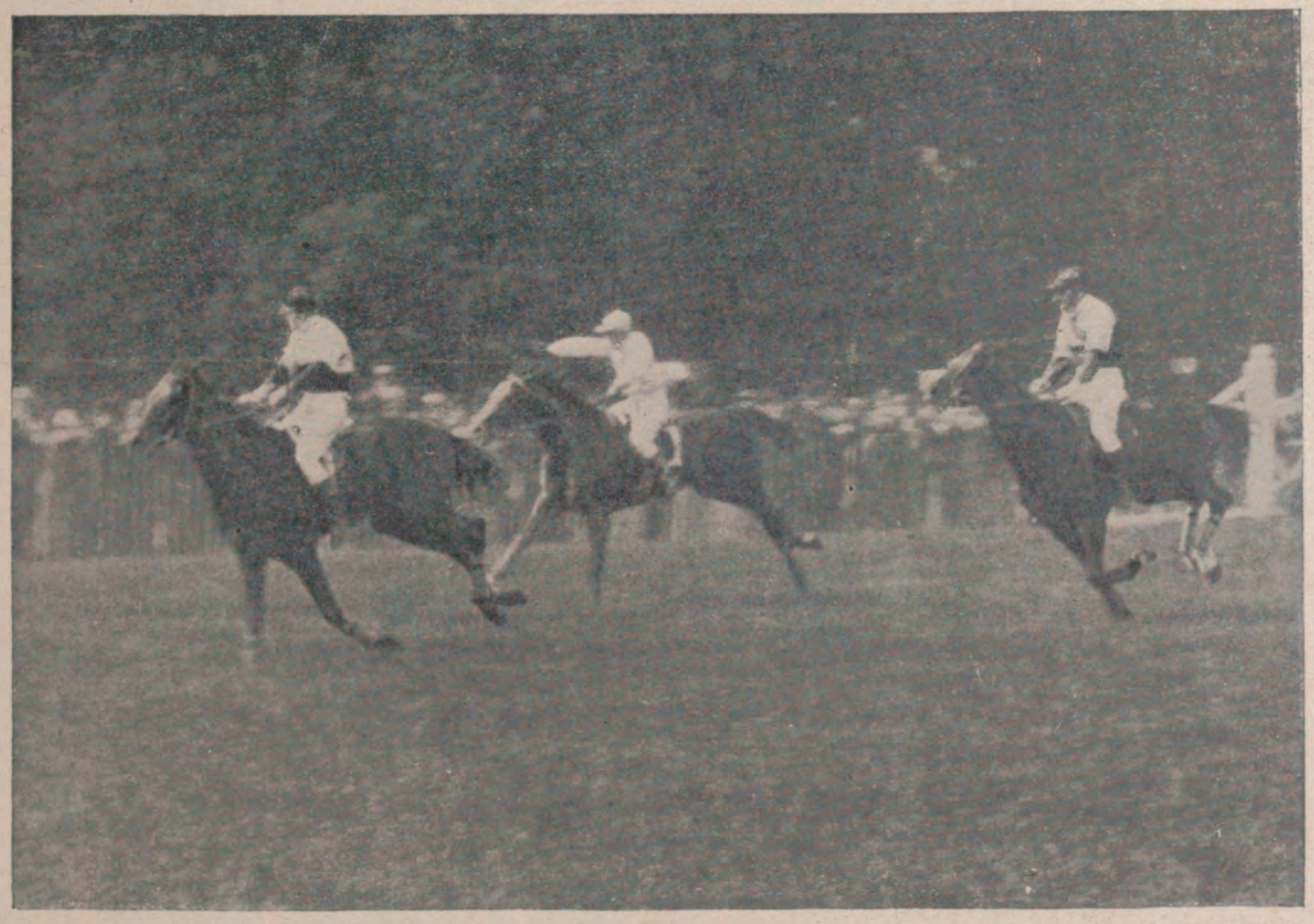
Malgré la vogue conquérante du *coaching* mécanique, le *driving* a prouvé, pendant la journée des Drags d'Auteuil, qu'il était toujours de mode et de grand ton. N'avait-on pas dit l'an dernier, que la Société des Guides avait été dissoute pour cause... d'anémie. Elle a donné preuve d'une vitalité plus robuste que jamais et c'est tout bénéfice pour le sport. Seize mail-coachs, luttant de luxe et d'élégance, construits sur les modèles les plus remarquables de 1820 à 1830 — la belle époque des malles-postes! — ont répondu à l'appel du président de la Société. Qu'on estime les quatre animaux de chaque drag à une moyenne — modeste — de quinze mille francs, les harnais à deux mille francs, les voitures à vingt mille, les seize mail-coachs qui sont allés à Auteuil représentaient un capital de cinq cent quatre-vingt-douze mille francs. Voilà une somme qui a son éloquence et qui prouve que le luxe est l'aliment nécessaire à la vie d'un grand peuple. Faites-le disparaître et le peuple disparaîtra avec lui.

Voici la liste des membres de la Société des Guides, dont les attelages étaient présents à Auteuil:

Duc de Noailles, mail-coach, président; comte d'Arlincourt, mail-coach; comte d'Orsetti, drag à capote; comte d'Yauville, mail-coach; Octave Gallice, diligence française; Lastré, mail-coach; comte de Douët, drag à grands sièges; Georges Nagelmackers, mail-coach; baron d'Arquinvilliers, diligence française; comte de Lariboisière, diligence française; baron La Case, mail-coach: baron de Zuylen de Nyevelt, mail-coach; Leroux de Villiers, diligence française; Froment Meurice, mail coach; Boussod, drag à capote; Munroë, mail-coach.

En atteignant l'hippodrome, les *guards* des voitures, font retentir leur longue trompette — qui, jadis, servait à annoncer le passage de la diligence — ces fanfares oubliées depuis tantôt trois quarts de siècle, sonnent étrangement et pendant que les attelages viennent se ranger en bel ordre, sur la pelouse, face aux tribunes, la musique militaire du 56e de ligne joue une marche triomphale.

Qu'on ajoute à tout ce spectacle de la *high life* — de la vie à grandes guides! — les toilettes éblouissantes des femmes, groupées dans les tribunes, un soleil éclatant, une température rafraîchie par une jolie brise du nord-est et l'on aura une exacte idée du charmant après-midi, organisé par la Société des Steeple-chases de France. Faut-il parler du sport, du programme? C'était le moindre attrait de la journée.



Bigoudis, *Protocole,* *Kérym.*

AUTEUIL (7 JUIN.) — GRANDE COURSE DE HAIES — L'ARRIVÉE.

LA JOURNÉE DES DRAGS (9 JUIN 1899). — LE RENDEZ-VOUS DES MAILS, PLACE DE LA CONCORDE, DEVANT L'AUTOMOBILE-CLUB.

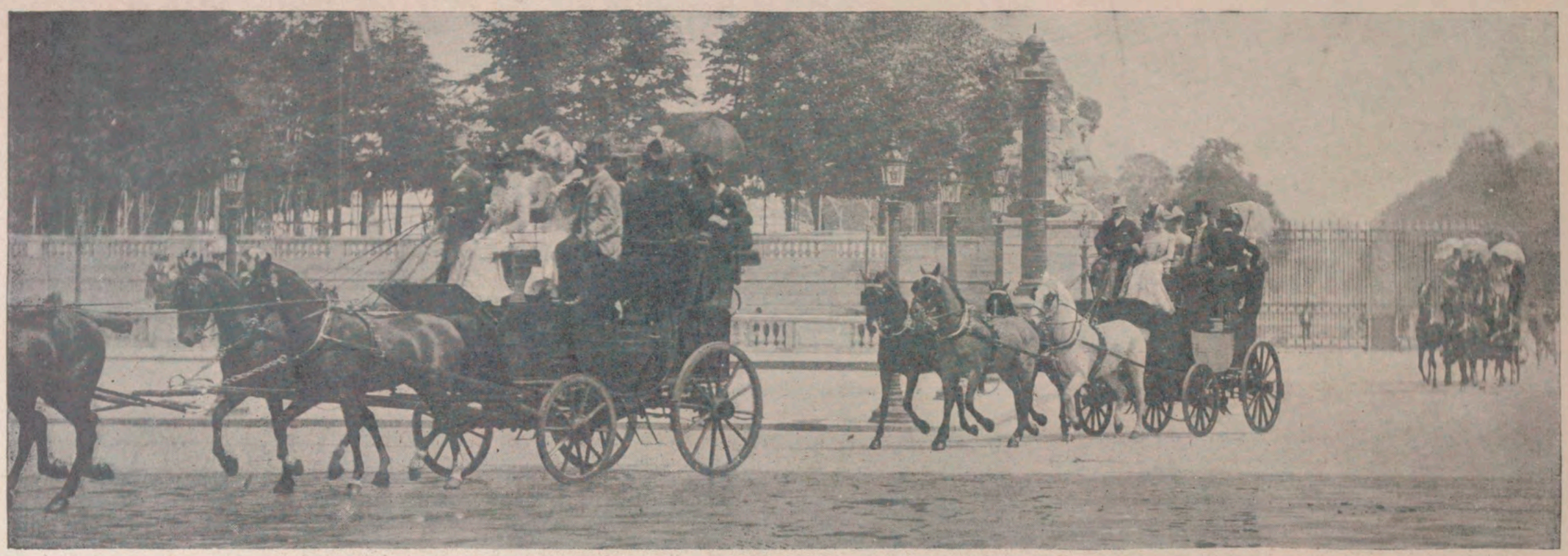
Le Grand Prix de Paris

Le Grand Prix de Paris marque une époque dans la saison parisienne; c'est une limite, une date. Il semble que l'été ne commence que ce jour-là et que, ce jour passé, il convient de s'en aller aux champs, dans les villes d'eaux, aux bains de mer.

Pendant longtemps il fut de très mauvais ton de se montrer sur les boulevards une fois le Grand Prix de Paris couru; beaucoup de gens à qui leurs occupations ou leur position ne permettaient pas de quitter la capitale aux premiers jours de juin, se croyaient obligés de se cacher, d'éviter le boulevard pour vaquer à leurs affaires. Heureusement, le bon sens et la logique ont eu raison de cette mode outrée, poussée jusqu'au ridicule. La journée du Grand Prix de Paris est restée une date dans la vie parisienne; elle est encore un signal de départ pour quelques-uns; mais elle n'est plus une imposition de la mode pour la majorité.

Cette grande course, cet *event* hippique commence à prendre date; il fut couru pour la première fois le 3 mai 1863. Il a accompli sa trente-sixième année, mais il n'a été disputé que trente-cinq fois.

L'idée première de cette



LA JOURNÉE DES DRAGS (9 JUIN 1899). — LE PASSAGE DES MAILS PLACE DE LA CONCORDE.

Pantalon *Mathias* *Fragoletto* *Radès*

LE PRIX DES DRAGS (AUTEUIL, 9 JUIN 1899) — LE SAUT DU BROOK

AUTEUIL (9 JUIN 1899). — LA JOURNÉE DES DRAGS. — M. LE DUC DE NOAILLES, LE NOUVEAU PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ *Les Guides* SUR SON MAIL.

LE GAGNANT DU GRAND PRIX.

Perth, par War-Dance et Primrose-Dame, à M. Maurice Caillault, né au haras de M. Maurice Ephrussi, acheté yearling pour 27,000 francs par son present propriétaire aux ventes de Deauville.
Gagnant de plusieurs poules de produits, du prix du Jockey-Club et du Grand Prix de Paris de 1899, soit un total de plus de 700,000 francs.

importante épreuve est due au duc de Morny et au vicomte Paul Daru. Ces deux membres du Jockey-Club s'adressèrent au Conseil municipal et aux cinq grandes Compagnies de chemin de fer. A l'aide de ces puissants auxiliaires, une somme de cent mille francs fut constituée et offerte aux chevaux de tous pays, en une lutte internationale.

Il y a sept ans, lors du renouvellement du bail de la Société d'encouragement avec le Conseil municipal de Paris, pour l'hippodrome de Longchamps, l'allocation fut portée à 200,000 francs. Avec les entrée et les forfaits, cette somme s'approche de trois cent mille !...

Au reste, voici l'énoncé complet des conditions de la course :

Grand Prix de Paris, 200,000 fr., dont 150,000 fr. offerts par la Ville de Paris et 50.000 fr. par les cinq grandes Compagnies de chemin de fer, pour poulains entiers et pouliches de toute espèce et de tous pays, nés en 1896. Entrée 1,000 fr. ; forfait 600 fr. ; 500 fr. seulement s'il a été déclaré à Paris ou à Londres, le mercredi 7 juin avant dix heures du soir ; 20,000 fr. au second et 10,000 fr. au troisième, pris sur les entrées. Poids : 56 kil. Distance 3,000 mètres environ.

Une revue rapide des vainqueurs principaux du Grand Prix de Paris peut offrir de l'intérêt.

La première course fut gagnée par *The Ranger* à M. Savile, entraîné par John Porter, qui depuis, conquit la première place parmi les entraîneurs anglais et vient de remporter encore le Derby d'Epsom avec un de ses élèves, Flying Fox. Cette première victoire de l'élevage anglais semblait donner raison aux pessimistes qui prétendaient que le Grand Prix n'était qu'une constitution de cent mille livres de rentes faite aux éleveurs d'outre Manche. Cependant *La Toucques*, à M. de Montgommery, arrivée seconde, avait fait une course remarquable.

En 1866, les Anglais reprirent la corde en gagnant avec *Ceylan*.

Le Grand Prix de 1867 prit les proportions d'un événement : *Fervacques*, à M. de Montgommery, fit dead-heat avec *Patricien*, à M. Delamarre. L'épreuve fut courue de nouveau et faillit se terminer par un autre dead-heat, car *Fervacques* ne l'emporta que d'une courte tête sur *Patricien*. Le fameux jockey Fordham était venu monter le vainqueur.

La victoire retourna aux Anglais en 1868 avec *The Earl*, au marquis de Hastings : *Suzerain*, à M. Arthur Schickler — depuis baron de Schickler — quoique atteint au jarret dès le début de la course, se plaça deuxième.

En 1869, M. Lupin remporta le premier Grand Prix de Paris, de sa longue carrière d'éleveur, avec *Glaneur* ; le second et le troisième étaient des chevaux anglais.

Sornette, au major Fridolin — M. Charles Laffitte — en 1870, prit vingt longueurs au départ et ne fut pas rejointe : la pouliche était montée par G. Pratt, aujourd'hui entraîneur à Saint-Germain.

En 1872, *Cremorne*, à M. Savile — le propriétaire de *The Ranger*, le vainqueur de 1863 — nous remit à points égaux avec nos adversaires.

Doncaster, le vainqueur du Derby d'Epsom, se rencontra avec *Boïard*, à M. A. Delamarre, en 1873. La lutte fut gigantesque ; Flageolet, Franc-Tireur et Doncaster essayèrent vainement de lutter contre les foulées puissantes de Boïard, fort bien monté, du reste, par Carver. Doncaster ne put que prendre la troisième place derrière Flageolet.

Trent, à M. Marshall, gagna le Grand Prix, de Paris de 1874.

En 1875, M. Auguste Lupin mit quatre chevaux en ligne et gagna son second et dernier Grand Prix de Paris, avec *Salvator*, quoique ses préférences fussent pour Saint-Cyr.

Kisber, à M. Baltazzi, gagna en 1876. Enguerrande et Mondaine étaient seconde et troisième.

Les sportsmen de ma génération se souviennent encore de la victoire imprévue — surtout par les parieurs — de *Saint-Christophe*, au comte de Lagrange, en 1877. Jongleur et Verneuil étaient chauds favoris et pariés par l'immense majorité des turfmen. Ce fut un désastre de toutes les bourses et un krach de tous les porte-monnaie.

En 1878, *Thurio*, au prince Soltykoff, passa vainqueur le poteau d'arrivée, battant Insulaire et Inval, au comte de Lagrange.

De 1879 à 1884, les gagnants furent *Nubienne*, *Robert the Devil*, *Foxhall*, *Bruce*, *Frontin*, *Little Duck*.

Puis vinrent *Paradox*, en 1885 et *Minting* en 1886 ; la course de Minting marque la dernière victoire des chevaux anglais dans le Grand Prix de Paris. Enfin, successivement, *Ténébreuse*, *Stuart* — deux grands chevaux ! — *Vasistas*, *Fitz-Roya*, *Clamart*, *Rueil*, *Ragostsky*, *Dolma-Baghtché*, *Andrée*, *Arreau*, *Doge*, *Le Roi Soleil*, ont gagné la grande épreuve de Longchamps.

Les chevaux anglais ont donc remporté dix fois notre Grand Prix. Depuis 1886, ils n'ont pas envoyé de chevaux de classe et, cette année, il n'ont pas envoyé de concurrents. Ont-ils jugé que l'issue de la lutte n'était plus du tout aussi certaine pour eux. Je crois plutôt qu'ils réservent leurs bons chevaux pour leur fameux meeting d'Ascot, qui commence aussitôt après le Grand Prix de Paris.

Le Grand Prix de Paris de 1899 marquera dans les annales de la Société d'Encouragement, à un point de vue qui n'a rien de sportif ; l'enceinte des tribunes avait pris les airs d'un camp retranché et tout l'hippodrome était en état de siège avec des patrouilles intermittentes de gardes municipaux à cheval et de cuirassiers, le sabre au clair ; c'était très pittoresque, mais beaucoup de gens ont pensé qu'il valait mieux ne point se hasarder dans un lieu où les horions pouvaient pleuvoir. Conséquence immédiate : près de deux cent mille francs de recettes en diminution sur l'année précédente, qui feront défaut à la Société d'Encouragement ; par contre-coup, à l'élevage chevalin et à la grande quantité d'industrie qui en vit.

Quoi qu'il en soit, tout s'est passé de la façon du monde la plus paisible. Le gagnant du Derby de Chantilly, *Perth*, à M. Maurice Caillault, a gagné avec la plus grande aisance, *Vélasquez*, à M. Maurice de Gheest, second, *Alhambra III*, au cte de Fels, troisième. Il est à remarquer que les deux premiers de la grande course de Chantilly se sont trouvés en tête dans le Grand Prix de Paris. Comme régularité de courses, on ne peut exiger mieux, ce me semble.

ALFRED DE SAUVENIÈRE.

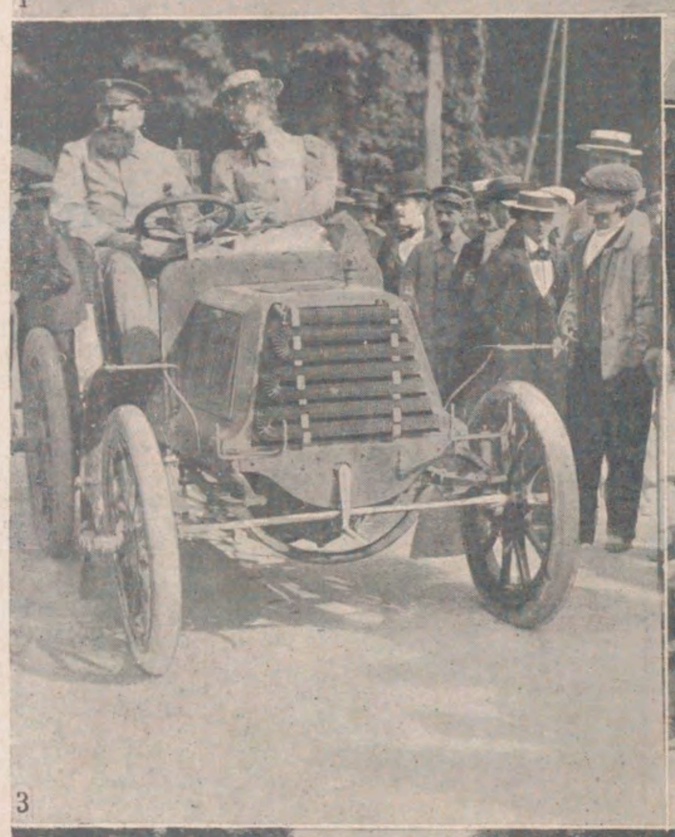
(Cliché Beau.)

LA TRIBUNE PRÉSIDENTIELLE.

LE 3e DU GRAND PRIX.
Alhambra III, par Little-Duck et Handkerchief, à M. le comte de Fels.

1

2

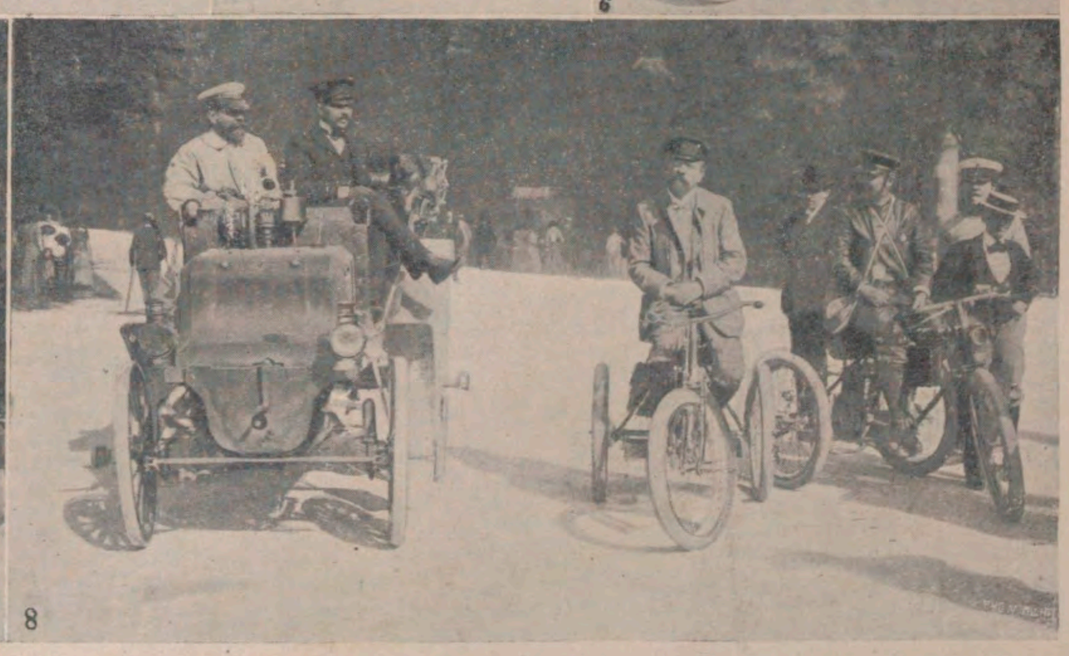

3

4

5

6

7


8

Cliché J. Beau.)

LE RALLIE-PAPIERS DE LA " VIE AU GRAND AIR " A FONTAINEBLEAU

1. Derniers preparatifs de départ. — 2. M. Leys, arrivé deuxième. — 3. M. René de Knyff, le gagnant du Rallye. — 4. M. Marcotte, arrivé troisième. — 5. L'omnibus de M. Andresset. — 6. M. Cormier, le premier des motocycles. — 7. Le départ de la « Meute ». — 8. Les « Lièvres » : MM. Delizy et Vaillant, M. Riguelle, M. Tampier.

NOTRE second rallie automobile a eu lieu le dimanche 4 juin, dans la forêt de Fontainebleau.

Décidément ces sortes de réunions constituent une distraction des plus attrayantes pour nos chauffeurs. Elles tranchent agréablement sur les épreuves formidables avec plusieurs centaines de kilomètres à la clef.

Dimanche, le cadre choisi était cette merveilleuse forêt de Fontainebeau que les chauffeurs n'apprécient pas assez parce qu'ils la connaissent trop peu. La traditionnelle excursion à Saint-Germain est cependant bien monotone; cela me fait personnellement l'effet d'un plat dont j'aurais abusé!

Jamais réunion automobile ne fut véritablement select au sens le plus expressif de ce mot. Une vingtaine de concurrents seulement se sont mis à la chasse des petits papiers rouges, mais la qualité remplaçait avantageusement la quantité. Dans chaque voiture avaient pris place d'intrépides sportswomen en costumes *ad hoc*, fort seyants, ce qui prouve qu'avec un tantinet de goût on peut toujours avoir du chic, même en automobile.

La piste avait été tracée avec beaucoup de soins par M. Riguelle qui avait dirigé ses lievres (MM. Tampier et Delizy) dans toutes les directions. Dès le départ, au carrefour de l'Obélisque, il n'y avait pas moins de quatre fausses pistes. Aussi le coup d'œil fut des plus rejouissants, les concurrents s'étant divisés dès le debut en cinq groupes; deux d'entre eux seulement tombèrent du premier coup sur la bonne route. On s'imagine quel salmigondis s'en est suivi.

Nous ne suivrons pas les concurrents dans leur chasse mouvementée. Disons tout de suite que M. René de Knyff est sorti vainqueur du rallye. Décidément, c'est une specialité! A un flair incomparable il joint une adresse merveilleusement servie par une voiture hors de pair. Il s'en est fallu cependant de très peu (une légère erreur de parcours) qu'il ne fût battu par un omnibus de famille quatre fois plus lourd, ce qui prouve que dans un rallie (et c'est ce qui en fait le charme), il ne suffit pas d'avoir une voiture de course pour décrocher la timbale.

Voici les résultats :

Voitures : 1er, M. René de Knyff; 2e, M. Leys; 3e, MM. Mas frères; 4e, M. Marcotte, avec quatre dames; 5e, M. Georges Prade. Non placés : MM. Andresset, Pinson, Bernheim, A. de Lucenski, Dilligeon, Colomb.

Motocycles : 1er, M. Cormier ; 2e, M. Caldas; 3e, M. G. Chauveau (quadricycle); 4e, M. Guyennet (voiturette).

Devant le succès obtenu par cette tentative, il se pourrait bien que la municipalité de Fontainebleau se décidât à organiser, de concert avec la *Vie au Grand Air*, une grande journée automobile dans le courant de septembre. Comme il n'y aura pas de courses de chevaux cette année, le conseil saisira probablement avec empressement cette occasion de donner une compensation à ses administrés.

P. L.

L'ATHLÉTISME FORAIN

Les exodes et ballades cyclistes ne sont point les seules choses que nous ramène le printemps, saison de renouveau. Voici l'époque des grandes fêtes foraines et ne croyez pas qu'on n'y trouve rien à glaner au point de vue du sport et de la vie au grand air.

Les *loges* de la *banque* ne désemplissent guère pendant la durée de la Foire de Neuilly; entre toutes cependant, les baraques des lutteurs forains réalisent des recettes d'autant meilleures que le chapitre des frais généraux s'y trouve plus simplifié : quelques mètres de bâche, formant une enceinte, une estrade pour faire la parade, et c'est suffisant comme matériel; le reste n'est que du superflu : chaises payantes aux premières, bancs en gradins aux secondes, éclairage électrique substitué aux quinquets fumeux, etc., toutes concessions faites au snobisme de leurs contemporains par les héritiers des traditions de Rossignol Robin, le maître des maîtres, d'Arpin, le terrible Savoyard, et de Marseille jeune, le meunier de la Palud.

(Cliché P. Doyé.) A LA FOIRE DE NEUILLY
LE PÈRE RAULIN, LE DOYEN DES LUTTEURS.

La lutte, Mesdames et Messieurs, clame le bonisseur, un gros homme ventru, à travers le porte-voix classique dans la corporation, — la lutte est la plus belle institution des temps anciens et des temps modernes. C'est l'exercice et la pratique de la lutte, qui donnent à l'homme, avec la conscience de sa supériorité physique, l'assurance en soi-même, sans laquelle il est impossible de faire son chemin dans la vie. Faites de la bicyclette, de l'escrime, de la gymnastique, de l'équitation, de la voltige, de la canne, de la boxe, si vous voulez devenir adroits ou agiles, mais faites de la lutte, si vous voulez être des hommes forts et vaillants. Apprenez qu'entre toutes les luttes, la plus noble est la lutte française; c'est celle qui est loyale par excellence; c'est celle que nous pratiquons ici... »

(Cliché P. Doyé.)
— Vous avez compris, militaire, si je tombe le monsieur, je ne gagne rien; si le monsieur me tombe, il gagne cent sous.

(Cliché P. Doyé.) LE TEAM DE LUTTEURS DE M. A. MARSEILLE.

Et ce boniment, ponctué par les roulements du tambour et les approbations de la grosse caisse, succédant aux pitreries habituelles de la parade, a vraiment une certaine allure dans la bouche de Raulin ainé, qui le débite avec une gravité produisant toujours une réelle impression sur le public hétéroclite assemblé devant ses tréteaux. On sent chez lui une conviction qui finit par gagner l'auditoire, au point que l'on ne songe même pas à faire la réflexion en examinant le bonisseur, avec ses lutteurs et sa baraque en plein vent d'un aspect plutôt minable, qu'il faut encore autre chose que des bras fortement musclés pour « faire son chemin dans la vie ». Raulin ainé nous dirait peut-être, après tout, qu'il ne se sent nullement la vocation de l'état de milliardaire, que la bohème de la vie foraine est douce à son existence et que la vraie marque de la vaillance morale est aussi bien de vivre libre que de s'estimer content de son sort. Ne soyons pas plus exigeants que lui.

(Cliché P. Doyé.) ... ET ICI JAMAIS DE *chiqué*.

(Cliché P. Doyé.) ET L'ON PARLE DU SEXE FAIBLE!!!

Nous retrouverions des idées analogues chez la plupart des lutteurs professionnels. L'un d'eux même s'en est fait l'apôtre, en quelque sorte: nous voulons parler de François le Bordelais, l'arbitre des luttes de l'hiver dernier, au Casino de Paris. François le Bordelais rêve d'obtenir la création de cours spéciaux dans les écoles communales de la Ville de Paris et dans les lycées de l'Etat, où la lutte serait enseignée au même titre que la gymnastique. Ce serait d'ailleurs la généralisation de ce qui existe dans certaines régions de la France et notamment dans le Midi, d'où presque tous les lutteurs de profession sont originaires.

Mais l'éloge de la lutte, toute belle que soit l'in-

(Cliché P. Doyé.)
A voir comme ça, ça n'a l'air de rien!

(Cliché P. Doyé.)
Eh bien, Messieurs et Dames, je n'ai jamais vu que moi pour faire ce tour-là proprement.

tention oratoire, ne suffirait pas à *faire le trepp*, c'est-à-dire à rassembler les badauds devant la baraque, sans la mise en œuvre habituelle des parades foraines. Drapés dans des peplums bleus ou rouges à franges de papier doré, les lutteurs de Marseille prennent des poses de gladiateurs romains pendant que Robin le bonisseur, coiffé d'une chéchia, harangue la foule, en lui exhibant ses biceps, presque aussi monstrueux que son abdomen.

— Allons, messieurs les amateurs, approchez un peu. A qui le gant?... A vous, jeune homme?

— Vous n'avez pas l'air trop mal bâti. . Avec qui voulez-vous lutter?

— Avec le gros blond, là... à droite.

— Avec M. Alexis, le Rempart de Narbonne. Vous tombez bien, mon garçon... M. Alexis vous montrera tout à l'heure, ainsi qu'à l'honorable société, ce que c'est que la lutte, la belle lutte, la grande lutte... Voici déjà un amateur, Messieurs. Voyons, à qui un autre gant?...

A vous, là-bas... Vous choisissez celui-là... Savez-vous bien que c'est M. Romain, le propre fils de Marseille jeune, le roi de la lutte... A qui le troisième gant, Messieurs?...

— Envoyez par ici!

Le bonisseur toise son interlocuteur. C'est un grand garçon maigre, assez dégingandé ; il est coiffé d'une casquette, porte une sacoche en sautoir et a toute l'apparence d'un garçon livreur de maison de commerce. Robin saisit son porte-voix, tandis que toute l'attention de l'assistance se concentre sur le troisième amateur.

— Voyons, l'amateur, est-ce que c'est sérieux ce que vous dites là?... Vous ne m'avez pourtant par l'air d'être si solide que cela sur vos jambes.

— Ce sont vos lutteurs qui ne tiennent pas debout, riposte l'amateur piqué au vif, au milieu d'un murmure tout à la fois incrédule et admiratif de la *pantraille*. Je n'en donnerais pas cent sous du tas.

— Ah! vous n'en donneriez pas cent sous... C'est peut-être bien que vous ne les avez pas, sans cela j'aurais parié cent sous avec vous qu'en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, M. Timéon, le terrible champion des arènes de Nîmes, vous aura tordu comme un chiffon, comme une loque.

— Je les tiens vos cent sous...

— Ah vous les tenez!... Mesdames et messieurs, nous ne luttons pas ici pour de l'argent, mais pour l'honneur... Cependant vous avez entendu cet amateur. C'est un défi qu'on nous porte et nous sommes obligés de le relever... Voyons messieurs, y a-t-il parmi l'honorable société un militaire pour tenir les enjeux? Il assistera gratis à la représentation, lui et son camarade.

Il y a toujours, en effet, un militaire dans l'assistance, que dis-je, plusieurs militaires, car les bons petits ploupious, écrevisses de rempart, s'en vont toujours en bandes de canards. L'amateur aux cent sous se trouve nécessairement

(Cliché P. Doyé.)
Maintenant, Messieurs, si je l'ai mérité, donne qui peut, donne qui veut.

(Cliché P. Doyé.) Ce n'est pas que ça soit lourd, mais faut savoir le prendre.

placé à côté d'un de ces militaires; c'est à lui qu'il remet ses cent sous naturellement et il le pousse vers la baraque où le bonisseur s'en empare, le faisant monter sur les tréteaux. Avec une lenteur parfaitement calculée pour tenir le public en haleine, le bonisseur lui compte une à une cinq pièces de vingt sous. Après quoi, il lui dit qu'il peut s'en aller. Instinctivement, les trois quarts du temps, le militaire fait mine de s'en retourner vers la foule. A peine a-t-il redescendu une ou deux marches de l'estrade que le bonisseur court après lui, comme effaré à l'idée qu'il emporte la caisse et le fait remonter, en le happant au milieu du dos, pour l'introduire dans la baraque.

Le coup du militaire marque la fin du boniment. Il ne s'agit plus que *d'accrocher l'engrenage*, c'est-à-dire de provoquer l'afflux du public et du numéraire. Une douzaine de gamins y suffisent et leur recrutement s'opère de lui-même. Entrons dans la baraque à la suite des spectateurs qui se sont laissés *engailler*. La séance commence par des exercices de force: anneaux, équilibres, poids, ces derniers généralement maniés par des lutteurs hors de forme, sinon de force, que l'obésité a mués en de pesants mastodontes. La première partie de la séance n'offre rien de bien saillant. Les amateurs sont régulièrement tombés par les lutteurs, au moment où leur résistance allait commencer à passionner le public. Enfin, voici le troisième amateur, l'homme aux cent sous, qui se présente le torse nu et dont la maigreur contraste violemment avec l'académie puissante et charnue de son adversaire.

Un petit rire a couru l'assistance en voyant les deux champions en présence. Le bonisseur disait vrai, pensent les profanes, en un tour de main le lutteur va plaquer le garçon livreur. Mais pas du tout, ce dernier, malgré la gaucherie qu'il affecte, se révèle comme un athlète consommé, d'une souplesse et d'une agilité merveilleuses, glissant entre les mains de son adversaire, pirouettant de façon à neutraliser par son habileté toute la force de ce dernier. Alors le public de se passionner. Arrive un coup douteux.

Ça y est, l'amateur, proclame l'arbitre qui sait bien à quoi s'en tenir sur cette prétendue défaite.

A ces paroles fatidiques, les deux champions se relèvent. La salle trépigne : « Ça n'est pas vrai!... Il n'a pas touché!... Hou, hou! » On se croirait en pleine interpellation au Palais-Bourbon. L'amateur qui allait regagner sa place roule des yeux ahuris, en consultant le public pour savoir si réellement il a touché. L'arbitre a l'air de tenir bon tout d'abord, mais il finit par céder aux clameurs et aux injures. La lutte recommence pendant cinq minutes au bout desquelles, par un habile saut de carpe, l'amateur maigre tombe le lutteur gras. Résultat imprévu et antithèse violente dont s'accroît la joie du public.

Le coup de l'amateur maigre est

(Cliché P. Doyé.)
Hardi l'amateur

aussi classique dans les luttes foraines que celui du militaire. Marseille jeune, qui est mort en 1896, en laissant à ses trois fils, Ambroise, Romain et Adrien, le soin de perpétuer sa dynastie, racontait assez volontiers comment l'idée lui en était venue.

C'était un soir, aux arènes de la rue Le Pelletier. Marseille jeune avait annoncé une séance avec « exécution de musique militaire ». Le soir venu, le public ne trouvant, en fait de musique qu'un piston, un trombone, une clarinette et une basse, commença par se fâcher, en réclamant la musique militaire annoncée, malgré les efforts des infortunés exécutants qui s'époumonaient pour couvrir les vociférations du public. Marseille jeune arrêta son orchestre et fit signe qu'il voulait parler.

— Voyons, messieurs, je ne vous comprends pas. Je vous ai promis l'exécution de musique militaire et depuis une demi-heure MM. les musi-

(Cliché P. Doyé.)
Petit jeu d'entraînement à l'usage des hommes politiques.

ciens ici présents vous jouent des marches et des pas redoublés que vous refusez d'écouter. Je ne peux pourtant pas vous faire entendre de la musique militaire jouée par la Garde de Paris ou par la fanfare des zouaves, ne disposant ni de la force armée, ni même de la gendarmerie. Au surplus, déclara le meunier de la Palud avec un geste noble, que ceux qui veulent de la musique s'en aillent à l'Opéra... On rend l'argent!... Puis enflant la voix : Mais que ceux qui sont amateurs de la lutte viennent chez Marseille jeune...

Bien entendu, personne ne bougea et Marseille jeune déploya ce soir-là une telle éloquence qu'il électrisa Albert Glatigny, le poète à silhouette famélique plus maigre et plus long encore qu'un jour sans pain. Glatigny réclama un gant et descendit dans l'arène. Bien entendu Marseille n'eut aucune peine à le tomber, mais il avoua que jamais de sa vie, il n'avait eu une telle frayeur, se demandant ce que pouvait bien être ce grand escogriffe qui s'offrait pour lutter avec lui et de quel tour de

(Cliché P. Doyé.)
Ah ! n'insultez jamais une femme qui tombe. (Victor Hugo.)

main et de quel truc, cette lutte devait lui amener la surprise. La leçon ne fut pas perdue et l'amateur maigre est aujourd'hui encore le favori du public qui ne lui préfère que le militaire.

Il est expressément interdit aux soldats de lutter dans les baraques foraines, mais cette interdiction, de principe, est généralement levée pour les soldats ayant pratiqué professionnellement la lutte avant l'appel sous les drapeaux. Inutile de dire combien les lutteurs recherchent cette catégorie de soldats, qui trouvent ainsi dans les fêtes foraines bon souper, bon gîte, et même... le reste.

A. Coffignon.

(Cliché Beau.) WILFRID (ALFRED LAVERRÉ)
Gagnant du Critérium des Motocycles (1898) et du Critérium des Voiturettes (1899, sur voiturette licence Léon Bollée, de la *Société des Voiturettes automobiles.*

Le Critérium des Voiturettes

Un de nos confrères organisait, le mardi 6 courant, sur la route d'Etampes à Chartres — 100 kilomètres — une course dite le « Critérium des Voiturettes » exclusivement réservée aux véhicules n'excédant pas 400 kilogs. La victoire est revenue à M. Wilfrid, sur voiturette Bollée, qui a couvert le parcours en 1 h. 59 m. 14 s. 3/5, ce qui fait une vitesse moyenne de 50 kil. à l'heure. Voilà qui est plutôt coquet pour une voiturette. Le second, M. Thierry, pilotait une voiturelle Decauville et accomplissait les 100 kil. dans le temps excellent de 2 h. 17 m. 13 s. 4/5, ce qui, ne l'oublions pas, était le record du monde il y a un an, et représente du 45 à l'heure. D'autre part, ces voiturettes établissent un véritable record de régularité dans la marche. Sur six qui partaient, cinq sont revenues dont trois à une vitesse supérieure à 35 kil. à l'heure.

Les « Cent kilos de Paris »

Les « Cent Kilos de Paris » ont eu tous les honneurs de la publicité : Journaux et revues de théâtres se sont emparés de cette association originale où la première qualité exigée est de peser au moins cent kilos. La plupart des membres adhérents remplissent largement cette condition et plusieurs atteignent 120 à 130 kilos, ce qui ne les empêche pas de pédaler tant et plus.

Les Cent Kilos viennent de renouveler leur bureau et ils ont eu la bonne idée de mettre à leur tête M. Maurice Mathieu, un sportsman des plus sympathiques. Quoique pesant un peu plus du poids exigé (exactement 103 kilos), M. Mathieu est un athlète très souple qui pratique l'escrime, la bicyclette et l'aviron avec succès. Son maître d'armes, M. Lécolle, ne désespère pas de l'amener à une condition suffisante pour lui permettre de participer, comme membre de l'A. V. A., au Challenge d'épée de l'U. S. F. A. Ajoutez à cela que le président des Cent Kilos sable le champagne avec une

M. MAURICE MATHIEU,
Nouveau Président des Cent Kilos,
Agent général du Champagne *Ruinart père et fils*,
21, boulevard des Capucines, à Paris.

maestria merveilleuse; il est vrai que le sien est excellent.

G. de L.

Un Yacht de Millionnaire

On croit généralement qu'il faut être excessivement riche pour posséder un yacht. C'est une erreur, et nous le démontrerons ici un de ces jours en mettant sous les yeux de nos lecteurs tous les types de yachts en usage pour le racing et le cruising, avec le prix de revient de chacun d'eux et les frais occasionnés par leur entretien. On verra que, si l'on est modeste dans ses goûts, on peut se livrer aux plaisirs du Yachting sans être millionnaire. Mais il faut l'être, c'est certain, si l'on veut faire des voyages au long cours sur un grand yacht à vapeur coûtant plusieurs millions de francs, tel que le *Niagara*, steam-yacht de 1445 tonneaux, appartenant à M. Howard Gould, troisième fils de feu Jay Gould.

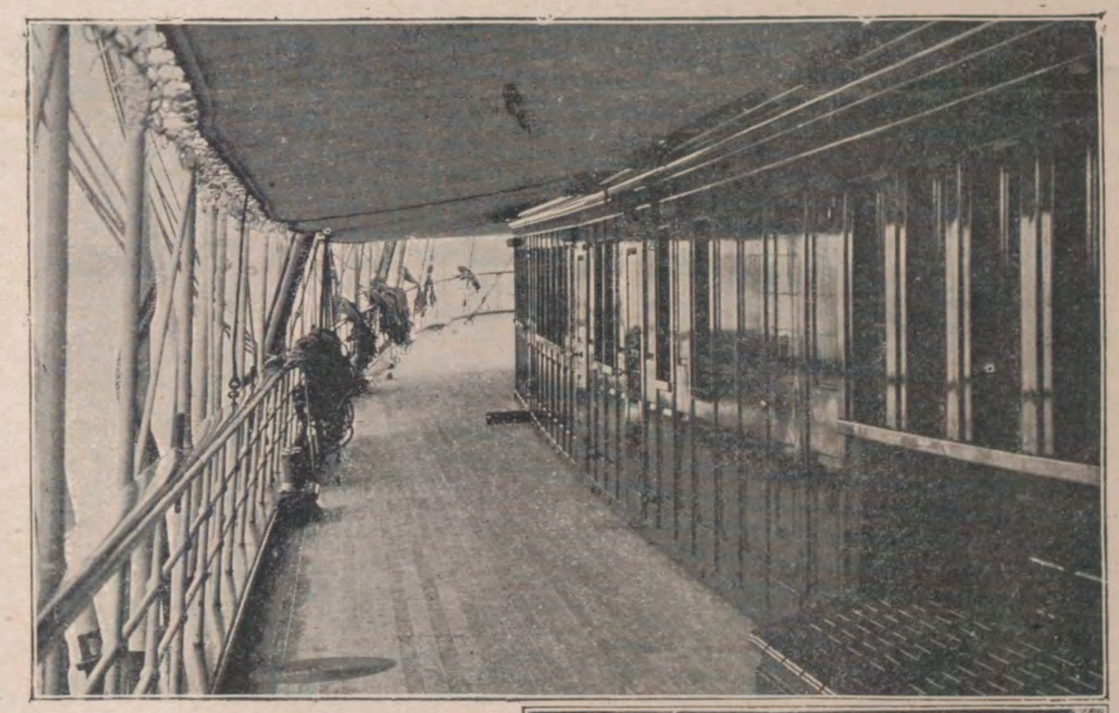
Depuis le temps où, tout enfant, il jouait sur le pont de l'*Atalanta*, le yacht de son père, le jeune Howard a fait du Yachting son sport favori. Il était âgé de 23 ans quand il devint capitaine de l'*Hildegarde* qui lui fut prêté par son frère George, avec lequel, l'année suivante, il achetait le *Vigilant* — le défenseur victorieux de la « Coupe de l'America » — qu'il emmena courir dans les eaux anglaises. Ce déplacement ne lui ayant pas donné les résultats attendus, M. Howard Gould commanda à MM. Herreshoff, de Bristol, un fin-keel de 20 tonneaux qui fut lancé au printemps de l'année 1895 et transporté en Angleterre pour y prendre part aux régates : c'est le *Niagara*, premier du nom.

Sur environ cinquante départs, le *Niagara* remporta pendant la première année de sa carrière 29 premiers, 9 seconds et 1 troisième prix ; le record n'avait jamais été établi, dans les eaux anglaises, par un yacht américain. Ses victoires furent moins nombreuses en 1896, mais il avait néanmoins à son actif, en fin de saison, 20 prix sur 40 sorties.

Cependant, malgré son goût pour les courses à la voile, M. Howard Gould désirait posséder un yacht de voyage et, au printemps de 1897, il commandait à la Cie Harland et Hollingswoorth, de Wilmington, un yacht à vapeur qui fut lancé le 19 février 1898 et reçut, comme le racer dont nous venons de parler, le nom de *Niagara*. C'était le plus grand yacht construit jusqu'à cette époque dans les chantiers des Etats-Unis : son tonnage est de 1,445 tonneaux ; son déplacement de 1,558 tonneaux ; il mesure 66 mètres de longueur, 10 m. 90 de largeur, 8 m. 25 de creux et a 5 m. 10 de tirant d'eau.

L'idée de M. Gould, en entreprenant cette construction, était de posséder un bateau avec lequel il pût battre la mer par tous les temps et en toutes circonstances, en ayant à son bord tout le confort possible ; aussi quoique représentant les plus hauts perfectionnements de la construction navale appliqués à un navire de plaisance, on n'a pas, sur le *Niagara*, tout sacrifié à la vitesse afin de gagner sur les machines un espace précieux qui permit de donner aux aménagements toute l'étendue nécessaire : c'est le véritable type du Home flottant.

Extérieurement, ce yacht est d'un aspect à la fois puissant et gracieux ; sa guibre, d'une grande pureté de lignes, se termine par un magnifique aigle sculpté et doré supportant un bouclier blasonné avec les étoiles et les bandes qui forment le pavillon des Etats-Unis. Le *Niagara* est gréé en trois-mâts barque et sa coque est munie de quilles latérales destinées à prévenir le roulis, comme il en existe sur certains paquebots Le deck-house (maison sur le pont) mesure 34 mètres de long sur 4m90 de large, il est construit en acier recouvert en acajou, et, de chaque côté, le pont offre une promenade ininterrompue sur toute la longueur du navire. Au-dessus du deck-house, à l'extrémité avant, est placée la chambre de manœuvre qui peut être utilisée par gros temps et dans laquelle se trouve un cadran montrant l'emplacement de chaque cloison étanche et indiquant si ces cloisons sont ouvertes ou fermées.



LE DECK-HOUSE ET LE PONT-PROMENADE.

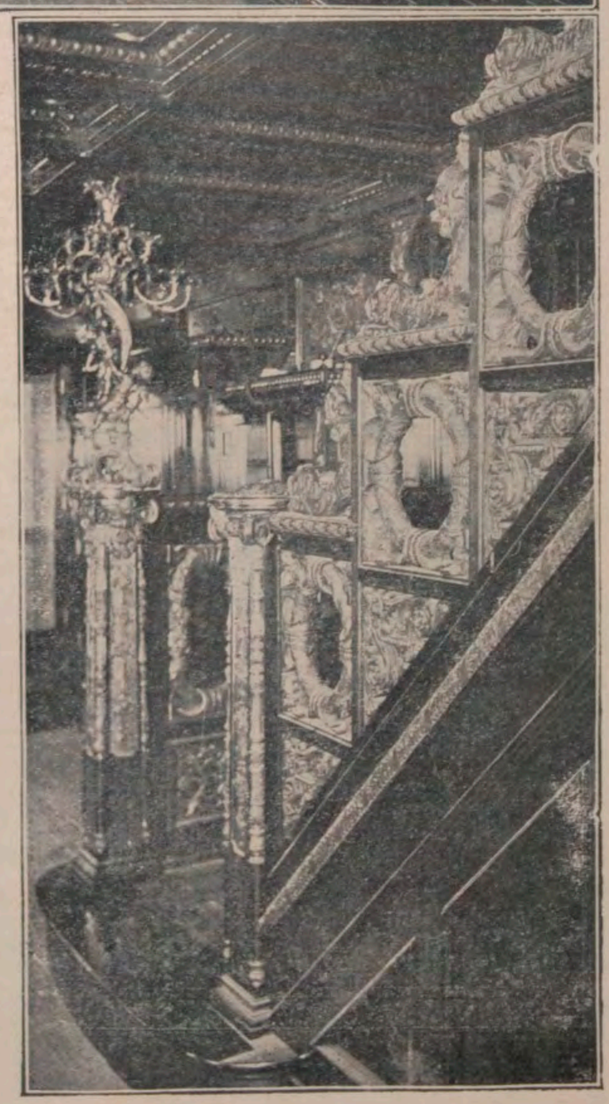
Intérieurement, le *Niagara* offre, comme nous l'avons dit, tout le confort d'un home. Les chambres y sont beaucoup plus vastes que dans aucun yacht de même tonnage et le bon goût des tapisseries et des décorations employées donne aux « appartements » une réelle beauté. Tout l'honneur de cette décoration revient à la fiancée de M. H. Gould — aujourd'hui sa femme — miss Katrine Clemmons, qui a dessiné elle-même les aménagements intérieurs, choisi les meubles, draperies, tapis et tentures, et fait exécuter tous les travaux sous sa surveillance.

Les appartements occupés par les propriétaires et leurs invités, sont absoluments séparés et aussi confortables que des appartements à terre ; ils sont, cela va sans dire, complètement isolés de ceux occupés par les officiers et l'équipage, auxquels on accède par une descente spéciale. Cette heureuse disposition a été obtenue en éliminant le traditionnel grand escalier partant de la salle à manger et montant au pont supérieur ; l'espace ainsi gagné a été ajouté à la salle à manger et au salon.

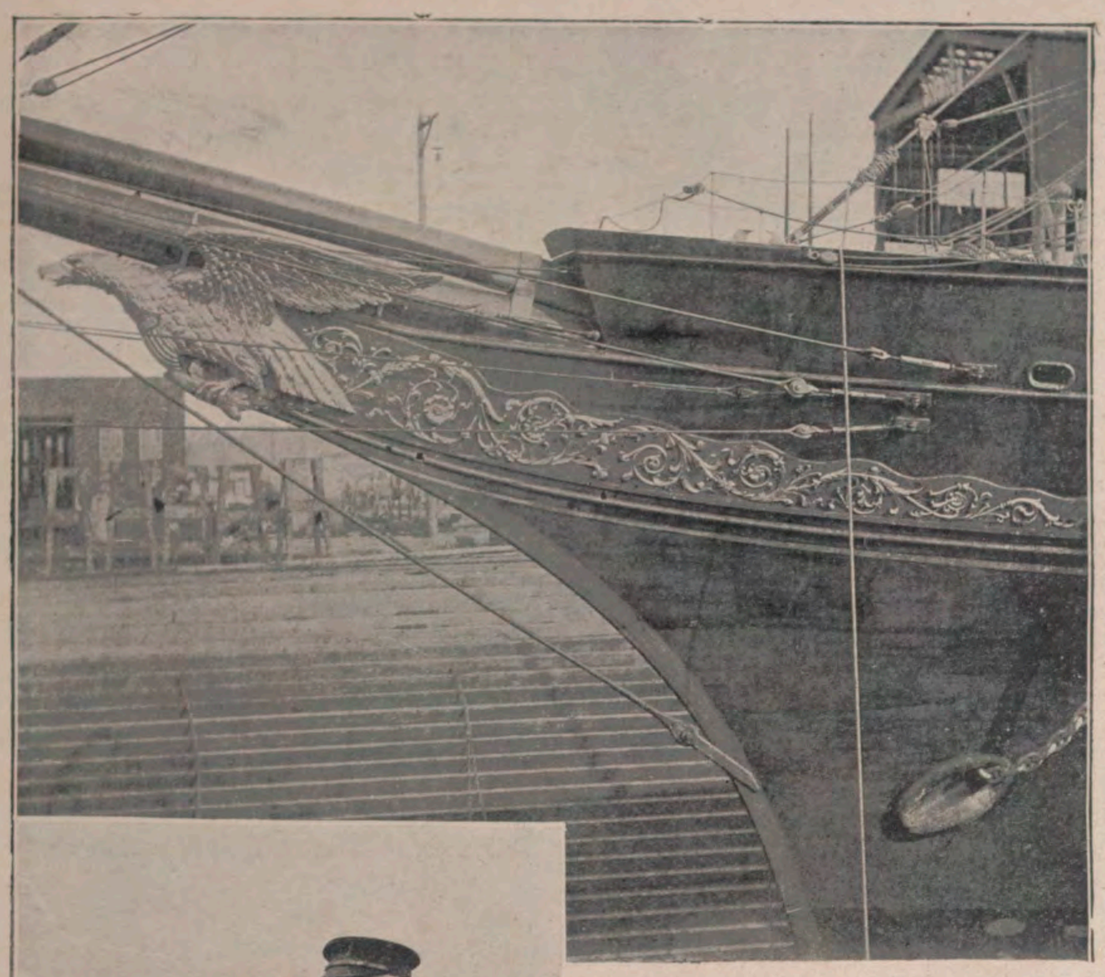
Cette salle à manger, magnifique pièce de 11 mètres sur 7m,30, est en chêne sculpté à la main et décorée de tapisseries style Renaissance ; à l'une des extrémités on voit une cheminée en onyx mexicain, de teinte très douce, que surmonte un haut-relief en chêne sculpté représentant une Diane chasseresse ; en face se trouve un superbe piano en chêne massif, du même style que l'ameublement : trois panneaux en tapisserie complètent la décoration. Le service de table en or et argent, est placé dans quatre buffets en chêne curieusement ouvragés. Cette pièce reçoit le jour par dix grands sabords et deux claires-voies en verre teinté, elle est éclairée le soir par de nombreuses lampes électriques.

L'office, ouvert sur la salle à manger, est aussi vaste que ceux que l'on rencontre à terre dans les hôtels particuliers ; il communique avec la cuisine qui est munie de tous les perfectionnements modernes, y compris un fourneau électrique.

La bibliothèque forme une pièce séparée sur le pont ; elle est reliée à la salle à manger par une large voûte et au salon, situé au-dessous, par un superbe escalier dont la balustrade en bois de noyer foncé est une œuvre d'art des plus remarquables. Cette pièce, admirablement décorée par des bronzes artistiques, est en noyer avec tapisseries rouges de Venise. Sur les rayons, 600 volumes divers ; à chaque extrémité, deux vitrines ren



LES SCULPTURES DU GRAND ESCALIER.



LA GUIBRE DU STEAM-YACHT *Niagara*.

LE CAPITAINE SHACKFORD, COMMANDANT DU *Niagara*, SUR SA PASSERELLE

fermant une collection d'armes du plus beau choix; çà et là, un bureau, un divan en cuir pour le repos, de nombreux et confortables sièges complètent l'ameublement de cette pièce, l'une des plus belles du bord.

L'appartement particulier de M. et Mme Gould se compose de trois chambres placées à tribord, dont les cloisons en bouleau naturel sont recouvertes de tapisseries bleues ; la chambre à coucher est en soie bleue et la salle de bains, plus complète que d'ordinaire sur un yacht, est entièrement carrelée et contient une baignoire, un tub, et tous les appareils les plus perfectionnés.

En suite de cet appartement, en allant sur l'avant, sont quatre chambres d'amis avec leurs salles de bains particulière ; chacune de ces chambres est faite d'une essence de bois différente : l'une est en érable frisé, l'autre en sycomore, la troisième en primevère et la quatrième en bois rouge de Californie.

Sous le pont inférieur se trouvent trois autres chambres d'amis, faites aussi en différents bois et munies également chacune d'une salle de bains séparée. Chaque chambre est meublée d'un lit en cuivre, d'une commode, d'un grand miroir, d'un pupitre pliant, d'un divan et de divers autres sièges.

En outre de ces chambres et de plusieurs autres non moins confortables, M. Howard Gould met à la disposition de ses invités plusieurs salles spéciales, dont la plus grande est une salle de réunion située sur le pont supérieur. Cette pièce, qui mesure 9m,75 sur 4m,90, est construite en acajou et tapissée en vert foncé; elle est éclairée par de larges fenêtres formées d'un seul panneau de verre et contient, entre autres choses, un orgue équivalent à un orchestre de 18 musiciens, qui est très apprécié des danseurs et des danseuses.

En arrière de ce salon est le fumoir, en vieux chêne, meublé de nombreuses chaises, de confortables divans en cuir, d'un buffet sur lequel se trouvent des rafraîchissements et des cigares et d'une table de jeu. Les murs sont décorés de vieilles faïences de Delft avec lesquelles s'harmonisent les globes électriques. Un autre salon, plus petit, est également réservé aux invités de l'aimable propriétaire du *Niagara*.

Le cabinet particulier de M. H. Gould est une superbe pièce en acajou avec rideaux verts damasquinés et tapis vert sombre. L'ameublement se compose d'un grand bureau, d'un meuble avec machine à écrire, d'un divan en velours pouvant servir de lit, de deux fauteuils et d'une table.

En plus des appartements que nous venons d'énumérer, il faut encore mentionner les chambres du secrétaire particulier de M. Gould et du docteur, celles du valet de chambre, du maître d'hôtel et des autres domestiques, une pharmacie, un laboratoire photographique, une buanderie à vapeur, une salle contenant la machine à faire la glace, un magasin pour les appareils de pêche et de campement, enfin — il faut tout prévoir — une chambre de malades.

Le *Niagara* est entièrement éclairé à l'électricité, qui joue d'ailleurs un rôle très important à bord de ce magnifique navire, car non seulement elle sert à l'illumination complète du yacht, y compris la coque, les mâts, les espars et le grand projecteur de la passerelle, mais elle sert à la transmission des signaux, à la cuisine, chauffe les chambres, la buanderie, et... fait marcher l'orgue de la grande salle de réunion !

Un mot sur les machines et les embarcations pour compléter la description de ce palais flottant.

Les machines du *Niagara* sont à triple expansion, à action directe, du type à condensation par surface. La vapeur est fournie par trois chaudières ayant chacune trois foyers. Il y a deux séries de machines pour que, en cas d'avarie, le yacht ne soit pas immobilisé. Les soutes à charbon ont une capacité de 450 tonnes, quantité suffisante pour permettre au *Niagara* de traverser l'Atlantique aller et retour à la vitesse de 12 nœuds. Ajoutons que sa vitesse, suivant contrat, est de 14 nœuds à l'heure.

Quant aux embarcations, elles se composent d'une chaloupe à vapeur, d'un canot à naphte, de deux canots de sauvetage, d'une yole, de trois autres canots et d'un bateau de course de un tonneau avec lequel M. Gould peut, à l'occasion, prendre part aux régates.

Le *Niagara* est commandé par le capitaine Shackford — qui en a dessiné les plans — et qui commandait autrefois l'*Atalanta* de M. Jay Gould. Le capitaine Shackford a commencé sa carrière maritime au temps des clippers à voiles, il était officier de la marine des États-Unis pendant la guerre de Sécession et devint ensuite commodore de la flotte de la « Pacific Mail Steamship Co. C'est l'un des capitaines les plus capables et les plus expérimentés des Etats-Unis.

Mais bientôt M. Howard Gould pourra, s'il le veut, prendre lui-même le commandement de son yacht, car, bien qu'il ne soit âgé que de 28 ans et malgré son immense fortune, l'heureux propriétaire du *Niagara* aime peu les plaisirs du monde et consacre une partie de son temps à l'étude de la navigation. Sa jeune femme partage, d'ailleurs, ses goûts et il existe dans leur luxueux hôtel de New-York une salle installée comme une « nautical academy », où M. et Mme H. Gould ont continué l'hiver dernier les études commencées ensemble, alors qu'ils n'étaient encore que fiancés, sous la direction du capitaine Howard Patterson, directeur du Collège Naval de New-York.

On dit même que pendant leur première année d'études, Miss Clemmons montra plus d'ardeur encore que son condisciple et fiancé et fit autant de progrès que lui.

A l'heure actuelle M. Howard Gould n'a plus, croyons-nous, qu'à obtenir du Nautical Collège ses

UNE CHAMBRE D'INVITÉ A BORD DU *Niagara*

LA CHEMINÉE EN ONYX DE LA SALLE A MANGER.

diplômes de manœuvre et d'astronomie nautique, après quoi il pourra se présenter en toute confiance devant la Commission des Etats-Unis qui lui délivrera le brevet lui permettant de commander son yacht.

H. PHILIPPE.

Avis aux Amateurs photographes.

Nous recevons quotidiennement de nos lecteurs des photographies dont on nous demande la reproduction dans notre revue. Nous remercions bien sincèrement nos amis de cette attention mais nous leur rappelons que, pour être utilement employées, il faut que ces photographies soient :

1° Parvenus dans nos bureaux avant le *lundi matin midi* pour paraître dans le numérodu samedi suivant;

2° Tirées le plus clair possible et d'une *netteté absolue ;*

3° Accompagnées d'une légende explicative *très détaillée;*

4° D'un format 9 × 12 *au minimum.*

Nous serons toujours très heureux de reproduire dans nos colonnes les épreuves photographiques qui rempliront ces conditions.

Autre recommandation essentielle: prendre les personnages *le plus près possible.*

LE 20 TONNEAUX DE COURSE *Niagara* AVEC LEQUEL M. H. GOULD EST ALLÉ COURIR EN ANGLETERRE.

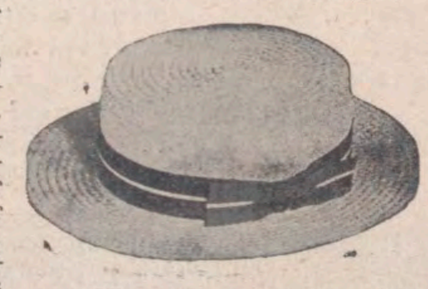
La Mode Sportive

CHAPEAUX DE PAILLE

Nous sommes favorisés d'un temps magnifique et le soleil radieux de cette saison convie les Parisiens à chercher dans nos jolies campagnes un peu de fraîcheur et de tranquillité.

La tenue d'été s'impose d'une façon complète, et chacun fait provision de costumes legers, gilets de toile, chemises de couleur, souliers jaunes et chapeaux de paille.

La maison Cook et C^ie^, 23, rue Auber, à Paris, a su s'attirer par l'élégance et le luxe de ses étalages, le bon goût et la fraîcheur de ses articles, une clientèle mondaine qui augmente chaque jour. Nos lecteurs y trouveront tout l'équipement qui leur faut pour la mer et la campagne.



Nous avons quelques dessins des dernières nouveautés en chapeaux de paille; les quatre modèles que nous soumettons à nos lecteurs obtiennent un tel succès qu'il en a été vendu plus de *cent douzaines* pendant la seule semaine du Grand Prix.

Nous devons ajouter que nous avons trouvé chez Cook et C^ie^ un magnifique choix de rubans de couleurs. Rayures, écossais, dessins fantaisie de toutes nuances, forment une collection unique: ces rubans sont montés sur crochets pour être posés instantanément. Leur prix est de **2** fr.

Ces rubans de couleurs sont très à la mode, on en porte, non seulement, sur les chapeaux de paille, mais aussi sur les chapeaux de toile indéformable à **4 fr.50** qui se font en blanc, gris et mastic, et les chapeaux de feutre mou très légers à **8 fr. 50**, en gris parme et beige font chaque jour l'objet de nombreuses demandes.

Pour les commandes il suffit en désignant le modèle choisi d'indiquer le tour de tête en centimètres. Joindre au prix de la commande 0 fr. 60 pour postal gare, et 0 fr. 85 pour postal domicile. Toutes les expéditions en province sont faites dans des petits cartons spéciaux qui garantissent la livraison en parfait état.

Pour de plus amples renseignements, consulter le catalogue général qui est envoyé franco sur demande adressée à MM. Cook et C^ie^, 23, rue Auber, à Paris.

SMART.

CYCLES TOUTES MARQUES & APP^ells^ PHOTOG^ques
Crédit 15 mois
un seul 15e comptant
sans aucune majoration
sur les prix de détail.
Catalogue illustré franco.
AGENCES RÉUNIES, 5, B^d^ de STRASBOURG, PARIS

NOS CONCOURS

CONCOURS N° 24

(*Concours photo-cycliste*)

Dimanche 9 juillet

Prière de nous adresser immédiatement son engagement pour cette épreuve que nous avons placée sous le patronage de l'*Association des amateurs photographes du T. C. F.*

1° Le concours est ouvert à tous les membres du Touring-Club, aux abonnés et invités de la *Vie au Grand Air ;*

2° Le départ sera donné à neuf heures du matin, place de la Concorde ;

3° Le trajet n'excédera pas vingt-cinq kilomètres ; l'itinéraire ne sera indiqué aux concurrents qu'au moment du départ ;

4° Le concours sera placé sous la présidence d'honneur de M. Ballif ;

5° Les concurrents pourront prendre autant de vues qu'il leur plaira ;

6° Le classement général se fera par une addition des points donnés à chaque concurrent pour sa place dans la course et sa place dans le concours de photographie ;

7° Les épreuves photographiques des concurrents devront être déposées avant le lundi 10 juillet, six heures du soir, à la *Vie au Grand Air ;*

8° Cinq prix seront distribués et les photographies des vainqueurs seront publiées dans la *Vie au Grand Air ;*

9° Les engagements seront clos le 7 juillet. Ils devront être adressés à la *Vie au Grand Air* et accompagnés d'un droit de 3 francs donnant droit au service de la *Vie au Grand Air* pendant trois mois.

CONCOURS N° 25

La course au Clocher Omnium

Le jeudi 6 juillet (et non le 29 juin), la *Vie au Grand Air* donnera une fête sportive complète qui se composera de deux parties :

1^re^ PARTIE. — Dans l'après-midi du 6 juillet, à 5 heures, course au Clocher Omnium, c'est-à-dire ouverte à tous les modes de locomotion, dont le départ et l'arrivée se feront à la *Grande Roue de Paris*, avenue de Suffren.

Tous les concurrents seront véhiculés gratuitement dans la *Grande Roue.* Arrivés au point extrême d'élévation, ils se verront indiquer par les commissaires de la course un clocher — ou tout autre point très apparent — sis à une quinzaine de kilomètres à vol d'oiseau. Naturellement le nom de ce clocher, ou point quelconque, ne leur sera pas indiqué.

Revenus de leur voyage aérien, les concurrents seront rangés par catégories et le départ leur sera donné simultanément. A eux de trouver le clocher en question et le chemin le plus court ou le plus commode pour y parvenir et revenir au plus vite. Le classement se fera dans l'ordre de retour, à la Grande Roue. Toutefois des primes seront données à ceux qui auront atteint les premiers le clocher désigné.

Pedestrians, cyclistes, motocyclistes, cavaliers, chauffeurs, échassiers, patineurs à roulettes, etc., seront admis à concourir. Et le parcours sera tel que le coureur à pied pourra peut-être se classer en tête. Du reste, il sera donné des prix par catégories.

S'inscrire à la *Vie au Grand Air*, au nom de M. G. de Lafreté. Joindre à l'engagement un bon de poste ou un mandat-poste de trois francs. (Engagement gratuit pour les abonnés de la *Vie au Grand Air*). Cet engagement, quelque soit le classement obtenu, donnera droit :

1° A l'abonnement de trois mois à la *Vie au Grand Air ;*

2° A l'entrée à la *Grande Roue* pendant toute la journée et toute la soirée du jeudi 6 juillet.

2^e^ PARTIE. — La deuxième partie de la fête comportera une très belle soirée (toujours le jeudi 6 juillet), au cours de laquelle seront distribués les prix de la course au Clocher Omnium : Concert, bal, représentation théâtrale, embrasement de la Grande Roue et autres attractions diverses.

Pour tous renseignements concernant la course au Clocher Omnium et la soirée du jeudi 6 juillet, écrire à M. G. de Lafreté, à la Vie au Grand Air, 106, *boulevard Saint-Germain, Paris.*

CONCOURS N° 26

Course d'automobiles (*Paris-Boulogne*)

en septembre

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs et au monde automobile que la municipalité de Boulogne-sur-Mer a mis

quatre mille francs

à la disposition de la *Vie au Grand Air* pour organiser au mois de septembre une grande course d'automobiles qui coïncidera avec le Congrès qui doit se tenir dans cette ville pour l'avancement des sciences.

Nous remercions bien vivement la municipalité de Boulogne-sur-Mer de ce précieux encouragement qu'elle donne à l'industrie automobile et nous publierons bientôt le règlement de la course.

LA DIRECTION.

Vital
PNEUMATIQUE

Le Gérant : VICTOR VOINOT.